WYDANIE A

POLSKA NA MORZU

PISMO LIGI MORSKIEJ i KOLONIALNEJ

Nr 4 | WARSZAWA, KWIECIEŃ 1939 ROKU | ROK VI



Polska a kolonie

Przekonanie o konieczności uzyskania dla Polski dostępu do dóbr kolonialnych, jako do źródła surowców, a zarazem terenu dla ekspansji ludzkiej utrwala się coraz mocniej i zatacza coraz szersze kręgi. Mówią o tym nie tylko przedstawiciele Rządu, nie tylko członkowie ciał parlamentarnych, nie tylko orientujący się dobrze w potrzebach gospodarczych przedstawiciele przemysłu i handlu, ale i coraz liczniejsze zastępy zwykłych obywateli.

Zagadnienie kolonialne narzuca każdy nieomal dzień, każda dziedzina naszego życia gospodarczego. 400.000 rocznego przyrostu ludności, brak wielu podstawowych surowców dla uprzemysłowienia kraju, brak rynków zbytu dla polskiego towaru, zamknięcie granic przed naszą emigracją, stwarzają sytuację, której rozwiązanie jest sprawą nie cierpiącą zwłoki.

W ostatnich latach jesteśmy świadkami szybkiego uprzemysławiania się naszego kraju: powstaje Centralny Okręg Przemysłowy a i poza jego obrębem wznoszą się nowe kominy fabryczne, ruszają i pracują energiczniej stare zakłady przemysłowe. W zakładach tych i fabrykach potrzebny jest cały szereg surowców, czyli produktów naturalnych, których nie mamy zupełnie w Polsce, lub posiadamy w niedostatecznej dla naszych potrzeb ilości. Musimy je sprowadzać z zagranicy. Za sprowadzane surowce musimy płacić corocznie olbrzymie sumy, a ponieważ bardzo rzadko udaje się spłacić te należności naszymi towarami przez wzajemną wymianę handlową, więc dla opłacenia przywozu surowców musimy zdobywać i to nieraz kosztem dużych ofiar obce waluty i dewizy. Osłabia to siły gospodarcze naszego kraju, ale przecież nie ma mowy o zmniejszeniu przywozu surowców, bo tylko część ich można by zastąpić surowcami zastępczymi, fabrykowanymi w kraju. Zmniejszenie przywozu innych surowców oznaczałoby zahamowanie rozwoju przemysłu krajowego, a do tego nie możemy dopuścić. Kraj nasz ma jeszcze tyle do zrobienia, aby dorównać chociażby innym państwom, że w najbliższym czasie musimy raczej przyśpieszyć tempo rozbudowy gospodarczej, aniżeli myśleć o jego zwolnieniu.

Przemawiają za tym zresztą i względy obrony Państwa i konieczność zatrudnienia jak największej ilości rąk roboczych, których w Polsce przybywa z każdym rokiem. Zasadniczo jest to znowu objaw pomyślny, świadczący o siłach żywotnych narodu polskiego, o jego młodej prężności. Pod tym względem niewiele narodów może się z nami równać. Jednocześnie jednak ten duży przyrost naturalny ludności, wynoszący rocznie blisko 400.000, nakłada na społeczeństwo poważny obowiązek troszczenia się o przyszłość wzrastających pokoleń. Zresztą już i teraz w Polsce za ciasno, tak ciasno, jak w żadnym innym kraju. Świadczy o tym przede wszystkim wyjątkowo ciężkie położenie gospodarcze wsi, wynikające z jej przeludnienia. W tej chwili siedzi na wsi o wiele za dużo ludzi, żeby mogła ich wyżywić do syta nawet nasza urodzajna, pracowita ziemia.

Przed wojną szli oni na obczyznę, osiedlając się tam na stałe lub szukając chwilowego, sezonowego zarobku. Teraz i ta droga została zamknięta, gdyż wobec bezrobocia, szerzącego się wszędzie, wszystkie państwa, do których wędrował emigrant polski, stawiają większe lub mniejsze trudności dla przybyszów z innych krajów. Zresztą, powiedzmy sobie szczerze, ta emigracja na obce tereny jest złem koniecznym, wielką bolączką, bo ogromna część emigrantów, odcięta od Macierzy, pozbawiona niejednokrotnie podstawowych warunków rozwoju narodowego i kulturalnego, prędzej czy później zatraca więź z krajem. Jest to dla nas wielka strata, upływ krwi najserdeczniejszej.

Kiedy jednak wrota do wielu krajów zamorskich zamknęły się przed polskim emigrantem, w Polsce zaczęło się robić coraz ciaśniej. Zrozumiano też, że nie pomoże tu reforma rolna, bo posiadany zapas ziemi, jak wykazały to ścisłe obliczenia, w najlepszym razie zaspokoić może głód tylko niewielkiej części nadwyżki ludzkiej. Podniesiono wówczas konieczność uprzemysłowienia kraju, gdyż każdy rozumie, że zamiast wywozić zagranicę robotnika polskiego, lepiej jest wywozić jego pracę, włożoną w jak najbardziej przerobiony artykuł

przemysłowy, czy rolniczy. Wzięto się również do unarodowienia handlu, rozumiejąc, że lepiej usunąć żywioł obcy, napływowy, niż żywioł rdzennie polski i to najbardziej nieraz przedsiębiorczy i zdolny. Wszystko to zaczyna już dawać duże rezultaty. Niestety, nie jest to wystarczające.

Dlatego sprawa uzyskania kolonij dla Polski stała się tak bardzo palącą i aktualną. Posiadając bowiem własne kolonie, mielibyśmy nie tylko bezpośredni dostęp do różnych surowców, za które nie potrzebowalibyśmy płacić dewizami, lecz własnym pieniądzem, lub własnymi towarami, ale mielibyśmy również nowy chłonny rynek zbytu dla naszych towarów.

A teraz sprawa najważniejsza. Czy uzyskanie dla Polski kolonij jest rzeczą możliwą? Czy nie jest to tylko pobożne życzenie ludzi, pragnących dobrobytu dla Polski? Nie! Stanowczo nie! W obecnych czasach nie jest mrzonką wysuwanie i wprowadzanie w życie haseł, będących koniecznością rozwojową narodu, ale mrzonką jest opieranie się na istniejących możliwościach. Życie obecne uczy nas, że podobnie, jak zmienia się niemal z każdym dniem mapa kuli ziemskiej, tak zmieniają się szybko możliwości i to, co wczoraj zdawało się jeszcze niemożliwe, dzisiaj już jest omawiane, a jutro może stać się rzeczywistością.

Zmiany w stanie posiadania za morzami zdawały się również do niedawna niemożliwe. A jednak choć i obecnie potężne państwa kolonialne nie godzą się jeszcze na pomniejszenie swoich posiadłości zamorskich, które dały im właśnie potęgę i bogactwo, to jednak mówi się coraz częściej, coraz głośniej o konieczności podziału dóbr kolonialnych, w których muszą wziąć udział i takie państwa, jak Polska, z pożytkiem również dla gospodarki światowej, bo pozwoli to lepiej wykorzystać leżące odłogiem obszary, ożywi wymianę międzynarodową. Wystarczy przejrzeć dzisiaj codzienne pisma angielskie czy francuskie, aby znaleźć w nich niejedno poważne zdanie, stwierdzające, że Polska, kraj o wyjątkowo dużym przeludnieniu, kraj o dużych potrzebach surowcowych, musi być wzięta pod uwagę przy rozmowach, jakie toczyć się będą, może już w niedalekiej przyszłości, na temat dostępu do terenów kolonialnych.

J. L.

Apel młodzieży polskiej w Gdańsku

W dniu 12 marca 1939 r. zwołany został w Gdańsku morski apel młodzieży polskiej. Ligę Morską i Kolonialną reprezentował p. Czesław Zagórski, który wygłosił przemówienie do zebranej młodzieży.

Omawiając rzeczowo gospodarcze znaczenie dla Polski obu portów naszego obszaru celnego, przeszedł mówca do historii dostępu Polski do morza, która uczy, że całe nasze lepsze i jaśniejsze jutro, cała nasza przyszłość leży na morzu.

Przemówienie swoje zakończył delegat Zarządu Głównego LMK słowami:

„Przybyłem do Gdańska, jako reprezentant naczelnych władz Ligi Morskiej i Kolonialnej i od milionowej rzeszy jej członków, a zwłaszcza od 400 tysięcy młodzieży ligowej przywożę Wam serdeczne braterskie pozdrowienia, słowa otuchy i uznania dla Waszej pracy. Bytując tu, u ujścia do morza królowej rzek polskich Wisły, jesteście postawieni na niezmiernie ważnej placówce — na podstawie wyjściowej do wielkości i potęgi gospodarczej i politycznej Państwa. Pamiętamy o Was ciągle. My tam, w głębi Polski, stanowiąc naturalne zaplecze, nadstawiamy czujne uszy, wytężamy wzrok i śledzimy uważnie to wszystko, co może zagrażać najżywotniejszym interesom Polski, których Wy tu pilnujcie i na straży których czuwacie. Możecie być spokojni i pewni, że gdyby ktokolwiek chciał naruszyć nasz stan posiadania nad morzem i uszczuplić uprawnienia, z jakich korzystamy — cały 35-milionowy Naród, świadomy dziś życiowej konieczności posiadania wolnego dostępu do morza i tych nieocenionych korzyści i dobrodziejstw, jakie ono daje — stłumi te próby, przeciwstawiając się im z całą siłą i bezwzględnością. Dla nas bowiem innego wyjścia nie ma — skazani jesteśmy albo na wielkość w oparciu o morze, albo na upadek po odepchnięciu nas od morza.

Stara pieśń kaszubska mówi: „Tam, gdzie Wisła od Krakowa w polskie morze płynie — polska wiara, polska mowa — nigdy nie zaginie". Jesteśmy najgłębiej przeświadczeni, że będzie tak właśnie, jak mówią piękne słowa tej pieśni i że stanie się to dzięki Waszej niezłomnej woli i hartowi, Waszej ofiarności i Waszemu bohaterstwu".

Posiadłości kolonialne

Dużo się dziś mówi o koloniach. Nie każdy jednak zdaje sobie sprawę z tego, kto jest dotychczas w posiadaniu upragnionych tych krain i jak wielkie są te obszary. Wskazane jest zatem zaznajomić się chociaż pobieżnie z dzisiejszym stanem rzeczy.

Jako kraj, a raczej część świata typowo kolonialną, należy wymienić przede wszystkim Afrykę. Pewne części Azji, Australia i Kanada, to też wielkie kraje, znajdujące się w zależności od państw Europy.

Bezsprzecznie — największą potęgą kolonialną w świecie jest Wielka Brytania. W jej posiadaniu znajdują się najbogatsze kolonie Afryki, jak: Złote Wybrzeże, Nigeria, Sudan, Rodezja, Kenia, Uganda, dominium Zw. Afryki Południowej oraz poniemieckie mandaty: Tanganika, część Togo i Kamerunu. W innych częściach świata należą do Anglii przede wszystkim olbrzymia Australia, dalej Kanada, a w końcu poza mandatami: Palestyną i Transjordanią — olbrzymi i ludny kraj: Indie.

Imperium Brytyjskie, w którego krajach „słońce nie zachodzi", obejmuje razem powierzchnię około 34 milionów km kw. Bez Indyj i kraju macierzystego, Imperium wynosi przeszło 29 milionów km kw., a liczy zaledwie 107 milionów mieszkańców. Gęstość zaludnienia wynosi zaledwie 3—4 ludzi na km kw. (Polska: 89 na km kw).

Drugim z kolei mocarstwem kolonialnym jest bez wątpienia Francja. W Afryce posiadłości jej obejmują około 10.8 milionów kilometrów kw. i nazywają się różnie: Algeria, Madagaskar, Marokko, Tunis oraz poniemieckie mandaty: części Togo i Kamerunu; w posiadaniu Francji znajduje się jeszcze Syria oraz Indochiny — w Azji. Razem więc, Imperium Francji, wyjmując kraj macierzysty, obejmuje 11.880.000 km kw. i liczy zaledwie 70 milionów mieszkańców. Gęstość zaludnienia wynosi zatem około 6 ludzi na km kw.

Z kolei idą Włochy. Po podbiciu Abisynii, są one w posiadaniu 3.3 miliona km kw. krain kolonialnych. Ponieważ zaludnienie tych krain wynosi 12 milionów, zatem gęstość zaludnienia: 4 na km kw. Usprawiedliwia ten stosunek fakt, iż cała niemal Libia jest — pustynią.

Dalej idą 3 państwa, które pomimo, iż są bardzo małymi krajami, posiadają olbrzymie tereny kolonialne.

Portugalia — posiada w Afryce: Angolę i Mozambik. Kraje te mają przeszło 2 miliony km kw. powierzchni i liczą 8 milionów ludzi.

Belgia — Kongo i mandat poniemiecki Ruanda-Urundi o powierzchni 2 i pół miliona km kw. i ludności około 13 milionów.

Holandia — znajduje się w posiadaniu Indyj holenderskich oraz Nowej Gwinei. W sumie posiada przeszło 2 miliony km kwadr., przy 66 milionach ludności.

Wyczerpana domową wojną Hiszpania posiada w Afryce dwie niewyzyskane kolonie: pustynny skrawek Sahary oraz pokrytą dziewiczą florą część Gwinei. Obejmuje to 333 tys. km kw., czyli nieco mniej niż powierzchnia całej Polski (390 tys. km kw.) i liczy zaledwie 4 miliony mieszkańców.

O posiadłości Norwegii i Danii na północy nie możemy mówić, ponieważ owe norweskie Spitsbergen i duńska Islandia i część wolna od lodów Grenlandii, dostarczają tylko ryb i foczych skór. Pomimo swych rozległych przestrzeni, mają owe kraje nie więcej jak tysiąc mieszkańców (Spitzbergen i Grenlandia).

Stanisław Lipski

Rozmowa o surowcach

Będąc małym chłopcem niezwykle lubiłem przesiadywać, w sklepie korzennym, wypytując przede wszystkim o kawę, herbatę, korzenie i wszystko to, co sprowadzane było zza morza. Egzotyczne nazwy towarów wywoływały we mnie dreszczyk sensacji, roztaczając w mojej wyobraźni obrazy dalekich podróży do nieznanych mi krain, pełnych słońca, błękitu nieba i smukłych palm, leniwie kołyszących się na lekkim wiaterku. I dziś też interesują mnie te same towary kolonialne, ale już całkiem dla czego innego. Po prostu nauczyłem się ich gatunków, sposobu handlowania nimi, no i.. realizując marzenia swego dzieciństwa, zostałem współwłaścicielem sklepu kolonialnego, stoję za ladą i sprzedaję.

Moją stałą klientką jest pani Kopacka, żona majstra w fabryce mydeł. Zjawia się zawsze w porze obiadowej, by kupić owoców dla swego synka, któremu po chorobie dużo trzeba witamin. A że owoce południowe, które zalecił lekarz, są drogie, więc zawsze się skarży i targuje.

— Dlaczegóż to, mój panie, te banany i pomarańcze takie drogie?

— Trudno — powiadam — i tak sprzedaję pani po cenie własnej, bo wiem, że dla pani synka

to jedyne lekarstwo, ale widzi pani — owoce są drogie, bo cło i koszty przywozu są wysokie.

— No to czemu ich nie zniżą?

— Robi się co można i nawet niedawno obniżono koszty przywozu pomarańcz i bananów, ale cóż można więcej zrobić? Nam są bardziej potrzebne surowce dla przemysłu i ich przywóz musimy jak najmniej obciążyć. Bez towarów kolonialnych można się jakoś tam jeszcze obejść, ale bez wyrobów przemysłowych to już jest wykluczone. W takich na przykład Niemczech to kawy lub herbaty prawie nie można dostać, bo cały ich przywóz jest nastawiony na surowce dla przemysłu. Gdybyśmy mieli własne kolonie, to moglibyśmy posiadać potrzebne w codziennym życiu towary kolonialne z własnych plantacyj. I tak sprowadzamy ich stosunkowo niewiele. Owoce, ziarno kakaowe z którego fabrykujemy czekoladę, korzenie, ryż, kawa i herbata — to prawie wszystkie towary, które sprowadzamy z kolonij w celu spożycia. Poza tym kolonie dałyby nam możność posiadania własnych surowców przemysłowych.

— A jakież to są te surowce, proszę pana, bo tyle się o nich słyszy, a w rzeczy samej człowiek głupi, nie wie o co chodzi?

— Otóż widzi pani. Jak już pani powiedziałem, przywóz towarów kolonialnych spożywczych, wynosi zaledwie 10 proc. całego naszego przywozu i podlega silnym ograniczeniom, aby umożliwić przywóz surowców potrzebnych dla przemysłu. Najbardziej są potrzebne surowce sprowadzane zza morza w przemyśle tekstylnym, który przywozi ich 23 proc. ogólnego importu. Sprowadzamy wełnę, bawełnę, jedwab i jutę.

— A czy nie można by zastąpić tych surowców naszą wełną i lnem? — przerwała mi pani majstrowa.

— Obecnie jest to niemożliwe. Robi się u nas wszystko co możliwe, aby przywóz tych surowców zmniejszyć. Zwiększamy wprawdzie z dnia na dzień hodowlę owiec i mamy już dużo własnej wełny, ale nie wystarcza nam ona do pełnej produkcji i musimy wełnę dodatkowo sprowadzać. Poza tym posiadamy już fabrykę wełny sztucznej, uzyskiwanej z mleka, ale i to jeszcze jest niewystarczające na pokrycie naszego zapotrzebowania. Co zaś do lnu, to przede wszystkim używamy go w szpitalnictwie i wojsku, a bawełnę i tak musimy sprowadzać, bo daleko większe jest zapotrzebowanie na płótno, niż bylibyśmy w stanie, przy najlepszych warunkach, wyprodukować lnu. Poza tym musi pani wiedzieć, że gotowe wyroby tekstylne stanowią bardzo poważną pozycję w wywozie z Polski i to właśnie w wywozie do kolonij.

— A mnie się zdaje, że w przemyśle metalowym to też dużo takich surowców potrzeba?

— A tak, bo widzi pani, COP się buduje, Polska się uprzemysławia, a do tego potrzebne są w pierwszym rzędzie metale. My mamy wprawdzie rudy żelazne, ale są one mało wydajne, a poza tym jest ich mało, więc zawsze lepiej schować je na wypadek wojny. Ale rudy te sprowadzamy przeważnie ze Szwecji. Z krajów zamorskich importujemy przede wszystkim cynę i miedź, która jest niezbędna w przemyśle elektrotechnicznym.

— Bo to widzi pan, najlepszy dla państwa to taki przemysł, co tam nijakiego zagranicznego surowca nie potrzebuje, jak na przykład przemysł garbarski, gdzie mój szwagier pracuje.

— Kiedy pani się myli, moja pani — odpowiedziałem uprzejmie — przemysł garbarski potrzebuje też surowców zagranicznych, a nawet przywóz ich stanowi 7 proc. ogólnego polskiego importu. Przede wszystkim to już same garbniki są w większej części pochodzenia zamorskiego, poza tym sprowadzamy lepsze skóry i skórki futerkowe.

— Ojej! To nawet i tu nie można się obyć bez zagranicznych surowców, bo tam gdzie mój mąż pracuje, to wiem, że potrzebne są zagraniczne oleje.

— Pani mąż pracuje w przemyśle mydlarskim, prawda? Otóż widzi pani, ten przemysł mniej potrzebuje sprowadzać surowców kolonialnych od garbarskiego, bo cały przywóz olejów, nasion oleistych i tłuszczów wynosi 3 proc. ogólnego przywozu. Olejów tych używa się do celów jadalnych w małych ilościach i do fabrykacji mydła, pokostów i gliceryny, bardzo potrzebnej dla przemysłu wojennego. Przywóz olejów udało nam się nawet zmniejszyć, dzięki zastosowaniu przeróbki oleju lnianego.

— A proszę pana, niech mi pan powie, czy tego kauczuku to my dużo sprowadzamy, bo ja w niedzielę byłam w kinie na filmie „Kauczuk", gdzie to pokazują, jak ludzie się biją o ten cenny surowiec.

— No widzi pani, ostatnio się motoryzujemy, toteż przywóz kauczuku trochę wzrósł i wynosi on dziś około 1,5 proc. ogólnego importu, ale udało nam się wynaleźć kauczuk sztuczny, który już stosujemy w przemyśle. Może uda nam się tak rozwinąć jego produkcję, że moglibyśmy się bez kauczuku naturalnego zupełnie dobrze obejść.

— No, ale my tu sobie gadamy, a tam już mąż do domu wraca i obiad trzeba dać, a pan tu tyle ciekawych rzeczy opowiada, że się wyjść nie chce.

— No, to niech się pani znów kiedy pokaże jak nie ma ruchu, to sobie porozmawiamy, a tymczasem dowidzenia.

— Dowidzenia, jak będę miała trochę czasu, to znów kiedy wpadnę na pogwarkę.

Mgr A. Kozłowski

Jak powstawały mocarstwa kolonialne?

Tam, gdzie dziś na Półwyspie Malajskim wznosi się wspaniałe, półmilionowe miasto Singapore i potężny port, gdzie ludzie robią milionowe fortuny i gdzie krzyżują się najdonioślejsze interesy polityczne, skąd groźnie spoglądają ku morzu paszcze armat 18-calowych i gdzie hangary podziemne dają schronienie setkom bojowych samolotów, tam jeszcze przed stu laty nie było w ogóle nic. To znaczy, była oczywiście zawsze mała wysepka, zarośnięta tropikalną dżunglą, była w tej dżungli gruba zwierzyna (nie brakło nawet lwów, od których wyspa wzięła swą nazwę, „Sinhapura" znaczy bowiem po malajsku „wyspa lwów"), była garstka tubylców, oddających się z zamiłowaniem polowaniu.

W 1819 roku zjawia się na wyspie Sinhapura niejaki p. Stamford Raffles, Anglik, były wysoki urzędnik administracji kolonialnej i zaufany wszechmocnej naówczas kompanii handlowej. Od paru lat już wędrował on niestrudzenie wzdłuż wybrzeży malajskich, całkowicie pochłonięty swą wielką ideą znalezienia w tych stronach ośrodka dla handlu angielskiego w tych stronach. Krótki lecz bystry rzut oka na wyspę wystarczył, aby natchnąć go absolutną pewnością, że tutaj jest to miejsce. Zrozumiał, że nie tylko można założyć tu port, który pobije w krótkim czasie wszystkich konkurentów na tych samych wodach, lecz również, że ta maleńka wysepka stanowi prawdziwy klucz do wrót Dalekiego Wschodu.

I wtedy rozpoczęła się heroiczna walka Raffles'a o Singapore. Walka bynajmniej nie przeciw jakiejś obcej potędze, broniącej Anglii tej zdobyczy, lecz przeciw krótkowzroczności i złej woli własnych rodaków. Raffles nie ma pieniędzy na kupno wyspy, zawarłszy więc umowę wstępną z sułtanem Johore, właścicielem Singapore, oraz jego namiestnikiem podąża do Londynu, aby zdobyć tam potrzebne sumy. W ojczyźnie przyjmują go ze wzruszeniem ramion i traktują trochę jak nieszkodliwego wariata. Sama myśl nabycia jakiejś zarośniętej dżunglą podzwrotnikową wysepki i zbudowania na niej portu, wydaje się specjalistom kolonialnym tak niezwykła, że nie chcą nawet brać jej poważnie. Raffles rozdwaja się i potraja, przekonywuje najmożniejszych ludzi ówczesnej Anglii, w końcu zjednywa niektórych dla swej idei. Jego dar przekonywania jest tak wielki, słuszność jego przesłanek — tak oczywista, że wreszcie zwycięża, wbrew gwałtownemu oporowi najwyższych dygnitarzy. Pełen entuzjazmu z odniesionego zwycięstwa, powraca na Półwysep Malajski i kupuje ostatecznie dla Anglii Singapore, zapewniając w zamian sułtanowi i jego namiestnikowi oraz ich potomstwu skromną rentę. Z pewnością jeden fort obecnej twierdzy Singapore kosztował ostatnio więcej, niż wówczas cała wyspa.

W ciągu następnych lat, nadludzkim wysiłkiem Raffles'a, powstaje na miejscu dżungli zaczątek dzisiejszego Singapore. Osiedlają się w nowym porcie kupcy, żeglarze i poszukiwacze przygód. Jest między nimi garść białych obieżyświatów, ale znacznie więcej — kolorowych. Coraz więcej przedsiębiorczych śmiałków rozumie doniosłość odkrycia Raffles'a i przybywa do Singapore, aby dzielić z nim dolę i niedolę. Szczególną miłością darzą angielskiego pioniera Malajczycy, których narzecza i zwyczaje Raffles zna doskonale i z którymi przez całe życie łączyła go nić serdecznej sympatii i zrozumienia. Pomagają mu, gdzie tylko mogą, popierają go z całych sił, uważają go niemal za swego.

Ale ta pomoc i sympatia nie wystarczają, niestety. Budowa nowego portu, trzebienie dżungli, osadnictwo przybyszów — wszystko to wymaga ogromnych sum pieniężnych, a tymczasem Londyn i Kalkuta odmawiają stanowczo dalszych subsydiów. Wbrew raportom Raffles'a, popartym przez nieodparte fakty i statystyki, nikt w Anglii nie chce pchać więcej pieniędzy w „wariackie przedsięwzięcie niepoprawnego fantasty". Rozpaczliwe listy i apele Raffles'a zbywa się milczeniem. Rodacy genialnego kolonizatora są zdania, że zrobili swoje, skoro dostarczyli funduszów na kupno wyspy. Niechże sobie teraz Raffles sam da radę, skoro owo Singapore ma być naprawdę takim złotym jabłkiem.

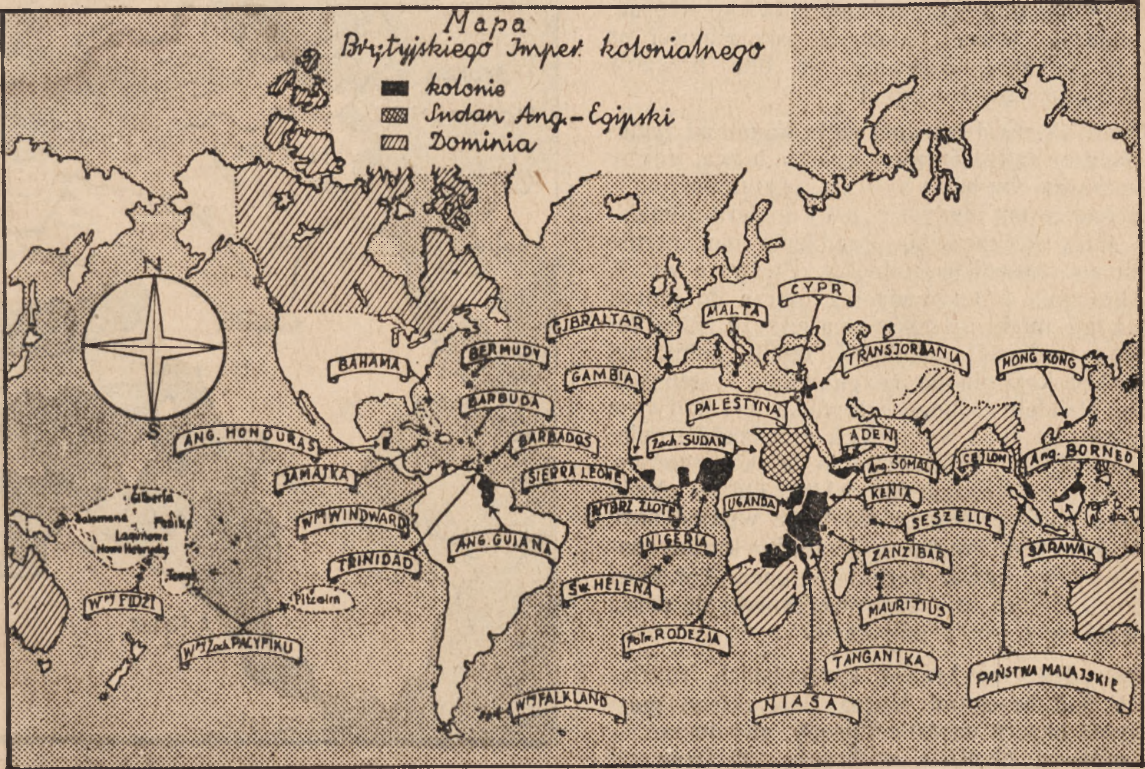
Borykał się Raffles przez kilka lat i szarpał w coraz większych trudnościach. Potrzeby

rosły z każdym miesiącem, a pieniędzy nie było znikąd. Widział z jednej strony oczywisty już triumf swego dzieła, odgadywał czym stanie się ono w przyszłości, ale chwilowo nie miał środków na nic, a przecież w każde tego rodzaju przedsięwzięcie trzeba włożyć poważne kapitały, zanim może ono zacząć procentować. Zadłużony, chory, bez sił, wsiada wreszcie na statek, aby raz jeszcze pojechać do Anglii i uzyskać tam dalsze środki na konieczną rozbudowę swego ukochanego Singapore. Przed wyjazdem żegna się z kolonistami, w których widzi już przyszłych obywateli wielkiego, światowego miasta portowego.

Nie dane było jednak Raffles'owi dokończyć tej podróży. Statek, na który wsiadł, rozbił się tego samego wieczora u wybrzeży malajskich. Raffles ocalał wprawdzie, ale za to fale pochłonęły dzieło naukowe jego całego życia: zbiory, notatki, manuskrypty prac lingwistycznych i etnologicznych. Bezcenne materiały i przyczynki do badań nad Półwyspem Malajskim i jego ludnością zginęły bezpowrotnie. Cios ten, wraz ze śmiercią ukochanej żony, złamał Raffles'a do reszty. Żył już tylko bardzo niedługo po owej katastrofie. Powrócił wreszcie do Anglii, ale nadwątlony jego organizm nie wytrzymał surowego klimatu.

Dziś nad wspaniałym bulwarem nadmorskim Singapore dumnie powiewają różnobarwne chorągwie z olbrzymich, nowoczesnych gmachów, obszerne i piękne parki, rozległe dzielnice willowe, pełne domków tonących w ogrodach, zbytkowne hotele — oto dzisiejsze Singapore. Olbrzymi port, tysiące statków, giełda, jedna z najmożniejszych na świecie, milionowe fortuny, tysiące pięknych samochodów, zapełniających przez cały dzień szerokie ulice miasta — oto co zrobiło się z dzieła Raffles'a.

A on sam stoi na wysokim, marmurowym cokole, na najpiękniejszym placu miasta, sam również wykuty w marmurze, otoczony półkolistą kolumnadą triumfalną, prosty, godny i majestatyczny. Patrzy na plac Raffles'a, hotel, bibliotekę, szpital Raffles'a i przypomina sobie zapewne, jak to on sam, żywy sir Stamford Raffles, umierał z głodu, chłodu i rozpaczy w mrocznym, wilgotnym Londynie. Ale to nic. Warto przecież cierpieć, warto zginąć w walce, aby doczekać takiego triumfu po śmierci.



BAŁTYK – MO

Dziewięć krajów europejskich usadowiło się nad Morzem Bałtyckim. Każdy z nich za pośrednictwem własnego portu morskiego prowadzi wymianę swoich dóbr — sprowadza z całego świata, gdzie się da taniej kupić, potrzebne towary, wywozi własne na sprzedaż szukając nabywcy często na drugiej półkuli. **Morze jest niczyje,** wszystkie państwa, które mają do niego dostęp mogą z równą swobodą wyprowadzać własne okręty z towarem, gdzie im się podoba, a że spośród 24 samodzielnych państw Europy zaledwie 3, a mianowicie: Szwajcaria Czechosłowacja i Węgry są od morza odcięte — śmiało stwierdzić możemy, że każde z nich jest sąsiadem przez morze.

Mało tego. Dziś, gdy na miejsce statku żaglowego wszedł motorowiec, — człowiek uniezależnił się od kapryśnych podmuchów wiatru, który był jedyną siłą popędową żagli, dysponuje natomiast okrętem pędzonym śrubą, obracaną w dzień i w nocy przez silny motor, prowadzi statek drogą najkrótszą i z szybkością coraz większą. W wyniku ożywia się wymiana handlowa między brzegami Europy, Afryki, Azji, Australii i Ameryki, a w miarę ożywienia stosunków handlowych powstaje zjawisko wtórne: dążenie do jeszcze większej oszczędności na czasie w komunikowaniu się obu brzegów i skrócenia drogi wodnej.

Rodzi się myśl **łączenia mórz kanałami żeglugi** poprzez lądy. Sprawa byłaby łatwa, gdyby zwierciadła obu mórz były na jednym poziomie. W zasadzie tak nigdy nie jest i dopiero wynalazek śluzy komorowej, urządzenia niezmiernie prostego , usunął te trudności. Pierwsze wysiłki skracania drogi wodnej z morza do morza przez ląd miały do pokonania jeszcze jedną kolosalną trudność: nieufność opinii publicznej i niechęć kapitału do ryzykowania wstępnych prób. Dziełem jednego człowieka jest pierwsze przełamanie tych wszystkich przeszkód i połączenie Morza Śródziemnego z Czerwonym, a za tym z Oceanem Indyjskim. Od tej chwili jeszcze bardziej bogacą się kraje wyzyskujące swój dostęp do morza, a produkty krajów południowych: kawa, herbata, pieprz, korzenie, soczyste owoce itp. rozpowszechniają się coraz bardziej w Europie północnej.

Owe dziewięć krajów europejskich, rozsiadłych nad brzegami Morza Bałtyckiego musi wysyłać okręty naokoło Europy, aby dostać się do surowca ciepłych wybrzeży. Myślano od dawna o połączeniu Bałtyku z Morzem Czarnym, tak mianowicie, aby towar mógł z jednego morza wejść do rzeki pod prąd, przejść specjalnym kanałem za pomocą śluz komorowych do innej rzeki i spłynąć z prądem do drugiego morza. Stworzenie drogi wodnej, łączącej morza ogromnie ożywia przybrzeżne tereny i bogaci kraje, przez które prowadzi trasa kanału żeglugi, jest czynnikiem, który pobudza do życia nowe ośrodki ruchu gospodarczego, wyzwala ukryte zdolności do handlu i produkcji, przynosi wreszcie dochody państwu, które kanałem gospodaruje i daje możność wywierania poważnego wpływu na bieg polityki międzynarodowej.

Przez Polskę i Rumunię prowadzi najbliższa droga z Bałtyku na Morze Czarne. Doceniając znaczenie połączenia obu mórz pracują nad tym Niemcy; troszcząc się od dawna o rozwój gospodarczy swego kraju, uporządkowały one odpływ wód w rzekach i uczyniły



RZE CZARNE

z nich dobre drogi wodne. My posiadamy rzeki o podobnym charakterze, jednak w stanie wymagającym gruntownej poprawy ich koryta na całej długości. **Prace nad połączeniem mórz zacząć musimy w Polsce od uregulowania Wisły.** Niemcy wyprzedzili nas pod tym względem. Mamy jednak tę przewagę, że gdybyśmy mieli stworzyć własną drogę wodną obok już istniejącej niemieckiej — zawsze możemy mieć pewność, że w konkurencji zwyciężymy.

Niemieckie połączenie Morza Północnego lub Bałtyckiego z Czarnym możliwe jest wzdłuż trzech tras:

1. Ren — Dunaj,
2. Łaba — Dunaj,
3. Odra — Dunaj.

Najkrótsza z nich: **Odra—Dunaj** ciągnie się na długości **2.650 km** przechodząc przez terytoria pięciu państw a stykając z dwoma i ma do przekroczenia teren, który wznosi się w największym punkcie **275,50 m** nad poziomem Morza Bałtyckiego.



Odpowiednie cyfry dla drogi **Łaba — Dunaj** wynoszą: długość **2.900 km**, wysokość szczytu **395,00 m;**

dla drogi **Ren — Dunaj:** długość około **3.400 km**, wysokość **405 m.**

Korzyści drogi wodnej z Morza Bałtyckiego przez Wisłę, Dniestr i Prut do Dunaju i Morza Czarnego są następujące:

1. nasza droga wodna jest **najkrótsza,** wynosi bowiem na całej linii od ujścia Wisły do ujścia Dunaju **2120 km.**
2. przechodzi przez teren **tylko dwóch** państw: Polski i Rumunii
3. ma do przekroczenia wysokość **264 m** nad poziomem morza, zatem i pod tym względem korzystniejszą.

Zamiar łączenia Bałtyku z Morzem Czarnym przez polski teren ostatnio zyskał wiele na aktualności wskutek zachwiania równowagi europejskiej przez przesunięcie granic Niemiec wzdłuż Dunaju. Mamy jednak w historii naszej notowane fakty, świadczące, że sam problem nie był obojętny już przed kilku wiekami. Oto **w roku 1636** król Władysław IV rozpoczął studia nad połączeniem obu mórz. Sprowadził inżynierów-specjalistów z Holandii, którzy przeprowadzili badania i opracowali plany przekopania kanału z Sanu do Dniestru, dzieła jednak nie dokonali wskutek wybuchu wojen krzyżackich i najazdu szwedzkiego. W 130 lat potem Sejm Rzeczypospolitej powziął uchwałę wykonania zamierzeń mądrego króla, jednak prace tego rodzaju wymagały długiego okresu lat ciągłych wysiłków opłacanych systematycznymi daninami ze skarbu państwa; niestety zjawiały się zawsze pilniejsze potrzeby, lub takie trudności, które potrafiły przerwać wszelkie zamierzenia.

Zagadnieniem dróg wodnych do Morza Czarnego interesuje się żywo Anglia. Niezmiernie rozwinięte stosunki handlowe z jej posiadłościami w Azji sprawiają, że choćby najmniejsze skrócenie odległości wywoła przy dużym obrocie znaczne oszczędności. Także ze względów politycznych pożądane jest posiadanie kilku dróg, aby zablokowanie jednej nie stało się równoznaczne z całkowitym odcięciem Anglii od jej posiadłości.

Inż. S. Szymborski

Flota wojenna a kolonie

Rola, jaką spełniła i dziś jeszcze odgrywa flota wojenna każdego z państw posiadających kolonie zamorskie lub też dążących do ich uzyskania — jest kolosalnego znaczenia. Dlatego też wypadnie nam zapoznać się chociażby ogólnikowo tylko na paru przykładach z rolą floty wojennej i jej znaczeniem przy rozwiązywaniu zagadnień kolonialnych.

Od razu dla ścisłości podzielimy zagadnienie na dwa okresy: 1) historyczny, a więc jak to było dawniej i 2) doby obecnej.

Jak wiemy, podbój przez rasę białą ludów i ziem zamorskich trwał nieustannie. W końcu XV stulecia Krzysztof Kolumb (genueńczyk w służbie króla Hiszpanii) odkrywa Amerykę — ściśle mówiąc nie było to działanie floty wojennej a raczej zbrojna ekspedycja badawcza. Jednak już w końcu XVIII wieku dzięki Cook'owi i po utracie kolonij amerykańskich zwróciła Wielka Brytania uwagę na Australię — tu już regularna flota brytyjska prowadzi pionierską pracę odkrywczą i ochronną.

Weźmy teraz dla przykładu zainteresowania Francji Madagaskarem i wyspami przyległymi. Już w roku 1642 Kardynał Richelieu (ten prawdziwie wielki pionier francuskiej myśli morskiej i kolonialnej) powołuje do życia „Societé de l'Orient" i patentem specjalnym zakreśla zasięg działania tego towarzystwa na Madagaskar. Jednak całkowite opanowanie tej wielkiej wyspy trwało długo. Wszak i nasz Beniowski ogłosił się królem tej wyspy w 1776 r. i zginął w walce z wojskiem francuskim. Dopiero w dwa wieki po zainteresowaniu się Francji Madagaskarem Francuzi opanowują wyspę na dobre. Działają tu eskadry francuskie pod dowództwem admirałów de Rigny (1832—1840), Pierre (1883). Nie do pomyślenia w ogóle byłby podbój tej rozległej wyspy (585 tys. km²) o ludności 3,5 miliona (obecnie) głów bez działania floty. Ostatecznie dopiero w roku 1896-ym Madagaskar został ogłoszony jako kolonia francuska i w całości wcielony w granice Imperium Francji.

Znowuż w Indochinach marynarze francuscy w roku 1883 (admirał Courbet i Komandor Rivière) dokonali podboju Tonkinu — dużej i pięknej krainy. Ale trzeba było stoczyć z dala od macierzy wojnę na morzu i lądzie z Chinami. — Nie wyliczam tu oczywiście wszystkich czynów orężnych i pełnej listy kolonij zdobytych przez flotę bądź marynarzy francuskich. Są to tylko przykłady, które mam w pamięci.

Przejdźmy teraz do poczynań niemieckich. Począwszy od siódmego dziesiątka lat ubiegłego stulecia, dowódcy poszczególnych niemieckich okrętów wojennych zawierali umowy z różnymi królikami wysp Pacyfiku. Największe trudności wyłoniły się na wyspach Samoa, gdzie silne wpływy angielskie i amerykańskie oraz powstania krajowców wymagały ustawicznej obecności i czynności niemieckich okrętów wojennych. W r. 1879 komandor Zembsch został mianowany niemieckim konsulem w Apia na wyspie Upolu (arch. Samoa). Wspomagany przez działa i załogę fregaty pancernej „Bismarck" — Zembsch rychło przywrócił spokój na wszystkich wyspach archipelagu, ugruntowując autorytet niemiecki.

A jak dokonano zajęcia terytoriów na lądzie afrykańskim na rzecz Cesarstwa Niemieckiego? Także przy udziale jednostek floty. A więc: **Togo** — kanonierka „Möwe" podnosi tu 5. VII. 1884 r. banderę niemiecką; **Kamerun** — tu 14. VII. 1884 r. ta sama „Möwe" podnosi banderę niemiecką; **Afryka Południowo - Zachodnia** — krążowniki „Elizabeth" i „Leipzig" podnoszą flagę niemiecką 7. VIII. 1884 r.; **Afryka Wschodnia** — tu admirał Knorr na czele eskadry 6 okrętów wojennych 17. VIII. 1884 zawinął do Zanzibaru, a przed końcem roku wszystkie pertraktacje z Anglikami i sułtanem Zanzibaru zostały pomyślnie zakończone. Niemcy uzyskali tu terytorium 940 tys. km² z 3-a milionami mieszkańców i portem w Dar Es Salam.

W tenże sposób przy pomocy okrętów wojennych uzyskano wyspy Karolińskie, Marschall i Jaluit oraz Nowo - Pomorskie i Nowo - Meklemburskie.

Tak więc akcja niemieckiej marynarki wojennej umiejętnie i celowo wykorzystana została przez rząd niemiecki.

W dobie obecnej sytuacja wygląda trochę inaczej. Nie ma już ziemi niczyjej, a i słabych państw egzotycznych jest niewiele. Właściwie mówiąc w grę wchodzą obecnie dwa rejony polityki ekspansji kolonialnej państw nienasyconych: Daleki Wschód i Afryka z basenem Morza Śródziemnego. Na Dalekim Wschodzie japońska flota wojenna zadecydowała oczywiście o możliwości opanowania Mandżukuo i Chin przez Japonię. W Europie — silna flota wojenna Italii i odradzająca się potęga morska Niemiec wzmocniły pozycję tych państw w walce o kolonie.

Jeśli idzie o Polskę, to musimy pamiętać, że dla uzyskania kolonij, chociażby na drodze pokojowej (której to drogi Polska jedynie się trzyma) — trzeba mieć flotę dla jej utrzymania i zabezpieczenia, przy tym potrzebne tu będą okręty większe: krążowniki i kontrtorpedowce tzw. oceaniczne.

mgr. B. Krzywiec

Horacy Nelson najsławniejszy admirał świata

Lord Horacy Nelson, hrabia Trafalgaru i pogromca Napoleona, był admirałem Błękitnej Flagi Zjednoczonych Królestw Wielkiej Brytanii.

Pamięć o nim nie zaginęła do dziś wśród marynarzy wszystkich krajów, a tradycje jego są przekazywane coraz to nowym pokoleniom ludzi morza, chociaż blisko półtora wieku dzieli nas od dnia jego bohaterskiej śmierci. Śmierci żołnierza-marynarza.

Horacy Nelson wstąpił jako 12-letni kadet do Marynarki Królewskiej i nikt nie przewidywał, że stanie się najsławniejszym admirałem świata i najpopularniejszą postacią w historii Anglii.

Życie jego przypadło na okres wielkich wydarzeń dziejowych. Szło mianowicie o hegemonię na morzach i oceanach świata; ubiegały się o nią Hiszpania, Francja i Anglia. Wojny o niepodległość Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej zaważyły ciężko na przyszłości politycznej Anglii. W czasie, gdy wielka rewolucja francuska wstrząsnęła głęboko zmurszałą strukturą Europy, zjawia się na widowni politycznej genialny strategik na morzu Horacy Nelson. Nelson rozbiciem floty francuskiej pod Abukir zapewnia prymat Anglii na Morzu Śródziemnym. Niezwykłe znaczenie polityczne i strategiczne miało również jego zwycięstwo w bitwie pod Paraguan. Było ono równocześnie ukoronowaniem jego sławy żołnierskiej i początkiem panowania Anglii na morzach i oceanach. Nelson w walce tej zostaje śmiertelnie ranny.

W bitwach był zawsze na najniebezpieczniejszym miejscu i odwagą porywał za sobą oficerów, marynarzy i żołnierzy. Jego śmiałość, prawość i bohaterstwo stworzyły najbardziej chlubne karty historii Anglii. Nelson bowiem jest twórcą światowej potęgi Anglii.

W swej krótkiej autobiografii „Szkice z mojego życia“ podaje Nelson jako datę swego urodzenia dzień 29 września 1758 r. Miejscem urodzenia jest skromne probostwo w Burnham-Thorpe. Dziecięciem będąc odznaczał się już dużą odwagą. Raz, gdy całą noc błądził po okolicy z dala od domu, na pytanie babki, czy nie czuł strachu będąc tak sam, odpowiedział: „Strach? Babciu, strach? Nie znam wszak strachu, co to słowo oznacza?“ Jako kadet odbywa już pierwsze swoje podróże.

W roku 1773 admiralicja brytyjska wysłała dwa świetnie wyposażone statki „Carcase“ i „Racehorse“ na Morza Podbiegunowe w celu znalezienia przejścia północno - zachodniego pomiędzy oceanami Atlantyckim i Spokojnym.



KAPITAN HORACY NELSON

Wśród starannie dobranej załogi znalazło się miejsce dla Nelsona. Kapitan Lutwigse mianował Horacy'ego bosmanem na „Carcase“. Było to nielada wyróżnienie dla piętnastoletniego dzieciaka.

W tej trudnej i niebezpiecznej wyprawie, Nelson odznacza się nieprzeciętnymi zaletami charakteru i niepospolitą odwagą. Toteż raz po raz kierownictwo ekspedycji stawia młodziutkiego kadeta na czele patroli badających nieznane dotychczas okolice podbiegunowe, nietknięte stopą białego człowieka oraz polujących na grubego zwierza dla zdobycia świeżego mięsa.

W roku 1777 porucznik Horacy Nelson zostaje odkomenderowany do Indii Zachodnich na okręt „Lowestoft“. Z kapitanem tej 33 - działowej, pięknej fregaty, William'em Locker'em, znakomitym oficerem łączą go długo serdeczne stosunki. Tutaj również Nelson odznacza się w wojnie z korsarzami amerykańskimi. Następuje grudzień 1778 roku. Ważna to data w życiu młodego oficera. Nie osiągnąwszy jeszcze pełnoletności zostaje komendantem brygu „Bagder“. Okazuje się, jakim świetnym wodzem potrafi być młodziutki kapitan. Jest doskonałym strategikiem, pełnym inicjatywy. W przeciwieństwie do innych wojskowych, którzy nieraz doznawali strachu, Nelson jest zupełnie pozbawiony tego uczucia. Jego odwaga graniczy niemal z szaleństwem.

Wkrótce potem Hiszpania wypowiada wojnę Anglii. Nelson bierze w niej udział na wodach Ameryki Środkowej. Z niesłychaną brawurą zdobywa port San-Juan w Nikaragui i nawiązuje łączność z Oceanem Spokojnym.

W roku 1787 kapitan Nelson wnosi podanie o dymisję. Jako powód podaje szereg nadużyć, jakie wykrył w marynarce, a wobec których

jest bezsilny. Walka z malwersacjami wywołała wrogą kampanię przeciwko Nelsonowi i narobiła mu mnóstwo wrogów. Prawa i szlachetna natura kapitana Horacy'ego nie mogła znieść zaciętej atmosfery papierowego biurokratyzmu admiralicji, toteż aby zaznać trochę spokoju, usuwa się w życie domowe.

Nie długo jednak było mu dane odpoczywać na lądzie. W admiralicji nastąpiły zmiany. Do władzy doszli przyjaciele Nelsona, którzy nie zapominają o dzielnym kapitanie. Nelson zostaje komendantem potężnej fregaty „Agamemnon". Okręt jego osiąga największą szybkość w całej flocie śródziemnomorskiej.

W roku 1794 komandor Horacy Nelson bierze udział w podboju Korsyki. Przy zdobyciu Calvi traci oko. Bohaterskiego wodza nazywano odtąd Cyklopem. W roku 1797 odnosi świetne zwycięstwo nad flotą hiszpańską w pobliżu przylądka St. Vincent i bierze do niewoli trzy nieprzyjacielskie okręty liniowe oraz hiszpańskiego admirała.

Następnie dowodząc eskadrą Kadyka uderza całkiem niepomyślnie zresztą na Teneryf, w której to bitwie traci prawą rękę. W roku 1798 zostaje Nelson admirałem „en chef" wszystkich eskadr angielskich, znajdujących się na Morzu Śródziemnym. Otrzymuje specjalną misję obserwowania floty francuskiej i niedopuszczenia jej do Egiptu. Z powodu niepomyślnej dla Anglików pogody generałowi Bonaparte udało się niepostrzeżenie opuścić Toulon i szczęśliwie wylądować w Egipcie. Nelson dogonił jednak eskadrę francuską pod Abukir i zniszczył ją prawie doszczętnie. Zatopił wówczas największy okręt na świecie „L'Orient". Była to 120-to działowa fregata wyładowana bezcennymi dziełami sztuki egipskiej. Nelson jak zwykle nie oszczędzał się i został ranny w głowę. Po przybyciu do Neapolu, gdzie go przyjmowano z honorami królewskimi, Nelson nawiązuje stosunek z Lady Emmą Hamilton, której wybitny, a zarazem ujemny wpływ na losy naszego bohatera, okazuje się później. W roku 1800 zostaje admirałem Błękitnej Flagi. Jest to najwyższe odznaczenie w marynarce królewskiej. Od roku 1801 dowodził z admirałem Sir Hyde Parker'em eskadrą Morza Północnego i Bałtyckiego.

2 i 3 kwietnia rozegrała się pod Kopenhagą mordercza walka pomiędzy flotami angielską i duńską, zakończona porażką Duńczyków.

W roku 1804 blokuje Nelson północne wybrzeża Francji, usiłując bezskutecznie wysadzić desant w Boulogne. Wreszcie ostatnie zwycięstwo Nelsona pod Trafalgarem, nad eskadrą hiszpańsko - francuską, gdzie zostało dokonane kompletne rozbicie floty francuskiej. W tej ostatniej w swym burzliwym życiu walce Nelson zostaje śmiertelnie ranny i umiera na rękach wiernych mu do ostatka marynarzy. Tak zginął twórca potęgi morskiej i kolonialnej Anglii. Pochowany został w kościele św. Pawła w Londynie.

Jan Kuropatwa - Kuropatwiński

Struktura handlu Polski a kolonie

Ogólny rozwój gospodarczy całego świata powoduje wchodzenie coraz to nowych państw w orbitę handlu międzynarodowego. Wojna światowa przyśpieszyła ten proces. Państwa zamorskie w szybkim tempie usamodzielniły się, np. w 1913 r. 76 proc. wszystkich obrotów światowych dawało 14 państw, z tego 8 europejskich — 53 proc. a 6 poza europejskich — 23 proc. Natomiast już w 1925 r. na taką samą ilość 14 krajów dających 70 proc. ogólnych obrotów światowych, krajów europejskich było 6 z 37 proc. a pozaeuropejskich 8 z 33 proc.

Handel światowy bardziej równomiernie rozłożył się na poszczególne części świata.

W 1929 r. przyszedł kryzys. Obroty światowe ogromnie spadły. Państwa wskutek zmian zaszłych w układzie handlu międzynarodowego mogły z większą łatwością przystosować się do tych nowych warunków i w mniejszym lub większym stopniu usamodzielnić się gospodarczo. Wymiana światowa stała się raczej złem koniecznym niż drogą do ogólnego bogacenia się.

W tym okresie odzyskała niepodległość Polska, jako kraj o zaniedbanej gospodarce rolnej oraz słabym i do tego zrujnowanym przeważnie przemyśle, uboga w zasoby kapitałowe i zasadnicze surowce.

Państwo Polskie musiało wejść w kontakty handlowe z tymi krajami, z którymi już przed wojną polski kupiec handlował. Ponieważ stosunki handlowe polskich kupców opierały się raczej na wymianie we własnym obszarze celnym, przeto po wojnie stosunek ten nadal się utrzymywał. Stąd powstało to wielkie uzależnienie się od Niemiec w pierwszych latach niepodległości, które z 42 proc. w 1922 r. spadło stopniowo do 15 proc. w 1938 r.

Z chwilą stworzenia własnego portu, własnej floty, sytuacja zmieniła się na lepsze i można było wyprostować długą i krętą drogę szeregu pośredników na szybką i tanią drogę bezpośred-

nią od obcego producenta do konsumenta polskiego i odwrotnie.

Statystycznie handel Polski z poszczególnymi częściami świata przedstawiał się w 1937 roku w milionach złotych następująco:

	przywóz	wywóz
Europa	64,9	84,7
Azja	7,3	3,1
Afryka	4,9	1,8
Ameryki	18,2	9,3
Oceania	4,7	0,0

Z zestawienia tego widać, że Polska znacznie więcej sprowadza z krajów pozaeuropejskich niż tam wysyła towarów. Odwrotnie sprawa się przedstawia z Europą. W poszczególnych latach zamknięcia rachunkowe tego handlu przedstawiają się następująco:

	Europa	Reszta państw
1924	+ 47	— 420
6	+ 1062	— 355
7	+ 168	— 546
8	— 157	— 697
9	+ 278	— 597
30	+ 570	— 409
1	+ 648	— 299
2	+ 391	— 182
3	+ 315	— 194
4	+ 337	— 180
5	+ 221	— 169
6	+ 228	— 206
7	+ 154	— 230

Przy obecnych ciężkich warunkach finansowych szeregu państw europejskich, a co za tym idzie dążeniu ich do wymiany towarowej opartej na równowadze, czyli t. zw reglamentacji, zmniejszanie się naszego aktywnego obrotu z krajami europejskimi nie wyda się dziwne.

Natomiast staje się rzeczą konieczną, aby przestawić nasz handel zagraniczny na handel z krajami pozaeuropejskimi. Zagadnienie to w ciągu lat jest konsekwentnie rozwiązywane i tak państwa pozaeuropejskie w przywozie do Polski podniosły swój udział z 22,8 proc. w 1929 r. na 36,1 proc. w 1937 r., a wywóz z Polski podniósł się z 3,9 w 1929 r. do 18,5 proc. w 1937 r.

Mając tak wysokie ujemne saldo obrotów handlowych z krajami pozaeuropejskimi, można mieć moralne prawo do stawiania żądań tym państwom, aby saldo to nie było tak niekorzystnie ukształtowane w stosunku do Polski, to znaczy, aby państwa te sprowadzały więcej towarów od nas.

Żądania te jednak dopiero wtedy będą mogły być zrealizowane, gdy Polska wyprze z rynków państw pozaeuropejskich towary tych państw europejskich, które tam już od dawna mają swoje kontakty handlowe. Praca ta nie jest łatwa z różnych względów. Po pierwsze z powodu małej przeważnie konkurencyjności naszych wytworów w stosunku do wyrobów innych państw (dumping, masowa produkcja), po drugie z powodu braku wyszkolonych odpowiednio fachowców - handlowców, znających doskonale zamorskie rynki zbytu.

Sprawa wyszkolenia fachowców jest już rozwiązywana, gdyż z ramienia Rady Handlu Zagranicznego szkolą się ludzie w handlu zamorskim. Natomiast sprawa walki konkurencyjnej naszych towarów przedstawia się gorzej, gdyż jesteśmy zbyt biedni na uprawianie silnego dumpingu, czyli obniżania ceny za towar sprzedawany. Efektywny bilans handlowy zostałby zmniejszony o te premie eksportowe, które wypłacamy eksporterom dla pokrycia ich strat, a skutkiem tego dodatni bilans płatniczy tak ważny dla nas jako kraju wierzycielskiego byłby też zmniejszony.

Jak już poprzednio podałem w statystyce obrotów, saldo z krajami pozaeuropejskimi mamy zdecydowanie ujemne i to idące w setki mil. zł. Dotychczas saldo to równoważyliśmy jeszcze z nadwyżką saldem dodatnim z krajami europejskimi, ale z chwilą wyrównania salda z tymi państwami (do czego państwa te dążą), saldo ujemne handlu z państwami pozaeuropejskimi przejdzie całą swoją wartością na bilans płatniczy, co równoznaczne będzie przy naszej strukturze kapitałowej załamaniu się kursu złotego.

Jedynym wyjściem z tej sytuacji jest stworzenie sobie takiego ośrodka handlu zamorskiego, który by nie powodował odpływu naszych walut za granicę. Takie rozwiązanie zagadnienia może być przeprowadzone drogą uzyskania własnych terenów surowcowych, gdzie znajdowałyby się lub mogły być otrzymywane te surowce, które sprowadza teraz Polska z innych państw lub kolonij.

Ustałby wówczas odpływ dewiz, jako zapłaty za towar, jak również zmniejszyłyby się w ogromnym stopniu opłaty, jakie teraz ponosimy za przewóz tych towarów, gdyż szłyby one prawie całkowicie pod polską banderą.

J. Grodzicki

ILE PŁACIMY ZA TOWARY KOLONIALNE

Większe sklepy spożywcze w dużych miastach noszą często nazwy — „sklepów kolonialnych", co ma oznaczać, że sprzedają one towary pochodzące z kolonij, czyli z dalekich krajów zamorskich, przeważnie południowych. Nazwa zaś „kolonia" w tym wypadku oznacza kraj należący do jakiegoś państwa, które ten kraj zdobyło i czerpie zeń korzyści, przywożąc rozmaite produkty (towary) nazywane „kolonialnymi".

Nazwa ta jest nieścisła, gdyż towary noszące miano „kolonialnych" pochodzą nie tylko z kolonij, lecz także z państw samodzielnych, jakimi np. są: Egipt, Turcja, Brazylia, Meksyk, Peru i wiele innych. Że jednak nazwa ta przyjęła się powszechnie, musimy więc nią się posługiwać.

W mowie potocznej do towarów kolonialnych zwykliśmy zaliczać różne produkty spożywcze, pochodzące z krajów południowych, jak: kawa, herbata, kakao, rodzynki, figi, banany, rozmaite przyprawy itp., w szerszym pojęciu natomiast do „kolonialnych" możemy zaliczać wszelkie towary z dalekich krajów przywożone. Tym mianem należałoby określać: kauczuk, bawełnę, jutę, manilę, różne nasiona i owoce oleiste, pewne gatunki drewna oraz wiele innych towarów nie wyłączając także wełny owczej i skór zwierzęcych zwykłych i futrzanych, gdyż i te towary przywozimy w dużych ilościach z dalekich krajów zamorskich.

W porównaniu z krajami zachodnimi, nasz handel zagraniczny przedstawia się dosyć skromnie, lecz mimo to jego zasięg jest ogromny. Polska prowadzi obroty towarowe coś ze 160 krajami, leżącymi we wszystkich częściach świata, liczba zaś towarów przywożonych z zagranicy i wywożonych do obcych krajów, ogółem licząc wynosi ponad 1.270, w czym znaczną większość stanowią towary przywozowe, wśród nich zaś znajduje się dużo towarów „kolonialnych".

Z tej wielkiej liczby towarów, przywóz ich tak co do ilości jak wartości przedstawia się rozmaicie. W pierwszym rzędzie duże sumy pochłania przywóz z zagranicy surowców włókienniczych, przywożonych w dużych ilościach. Poważne sumy również płacimy za przywożone z zagranicy skóry zwierzęce, za tłuszcze i nasiona oleiste, za kauczuk, za rozmaite owoce oraz za kawę, herbatę i kakao.

Przywóz innych towarów kolonialnych, przywożonych w dość nieznacznych ilościach, pochłania stosunkowo niewielkie sumy.

W roku zeszłym na owoce zagraniczne wydaliśmy ogółem nieco ponad 39 milionów złotych. Licząc średnio na jednego mieszkańca kraju czyni to trochę więcej niż 1 złoty, czyli stosunkowo niewiele. Najwięcej przywieziono pomarańcz, mandarynek i cytryn, mianowicie 38 milionów kilogramów za 21 milionów złotych. Ilość niby to duża, tymczasem zaś na głowę ludności przypadało średnio zaledwie 1 kg z ułamkiem. Przywóz ten jest w pełni usprawiedliwiony, gdyż pomarańcze mają znaczną wartość odżywczą w szczególności zaś dobrze wpływają na zdrowie dzieci i młodzieży. To samo się tyczy cytryn, mających duże zastosowanie w przyrządzaniu potraw.

Przywóz pomarańcz i cytryn jest wskazany także i dlatego, że owoce te przywozimy z krajów, które w zamian kupują od nas różne towary. Inaczej mówiąc pomarańcze otrzymujemy z zagranicy w drodze handlu wymiennego, taki zaś obrót handlowy jest dla kraju korzystny. W roku zeszłym cytryny i pomarańcze przywożono głównie z Włoch i z Palestyny, obydwa zaś te kraje są poważnymi odbiorcami polskich towarów.

Mniej pożądany jest przywóz śliwek suszonych, których przywieziono 8 milionów kilogramów za 5 i pół miliona złotych. Owoce te jednak przywożono dlatego, że krajowych było za mało. Śliwki pochodziły przeważnie z Jugosławii, z którą nasz handel zagraniczny rozwija się pomyślnie.

Winogron przywieźliśmy blisko 5 milionów kilogramów za 3 i pół miliona złotych. Jest to ilość niewielka. W tej dziedzinie krajowe potrzeby w coraz szerszej mierze zaspokajamy własną produkcją winogron, wytwarzanych w województwach południowo - wschodnich. Winogrona przywozimy przeważnie z Rumunii, która w zamian kupuje od nas rozmaite towary. Przywóz rodzynków, bananów, migdałów i orzechów — pochłonął ogółem 8 mil. zł. Rodzynki, banany i migdały przywozimy z dalekich krajów południowych, które od nas przeważnie nic nie kupują lub też bardzo mało.

Kawy w roku zeszłym przywieźliśmy 6 milionów kilogramów za sumę 6 mil. 725 tysięcy złotych. Herbaty przywieźliśmy niecałe 2 mil. kg za 7 mil. zł, kakao — 8,6 mil. kg za 7 mil. zł oraz różnych „korzeni" południowych — prawie 2 mil. kg za 2,4 mil. zł. Spożycie wymienionych produktów w Polsce jest nieznaczne. Ilość spożywanej kawy przeciętnie na mieszkańca wynosi w ciągu roku zaledwie 18 deka, podczas gdy w wielu krajach zachodnich roczne spożycie kawy na osobę wynosi kilka kilogramów. Spożycie herbaty w Polsce nie dosięga na osobę 5 deka rocznie, w Anglii zaś wynosi około 4 kg. Lecz Anglia ma herbatę oraz mnóstwo innych rzeczy z własnych kolonij zamorskich, a Polska musi te rzeczy kupować z kolonij cudzych. Herbatę sprowadzamy głównie z wyspy Cejlon oraz z Indii Brytyjskich i Holenderskich. Kawę zaś przywozimy z Brazylii oraz z szeregu innych krajów Południowej Ameryki, a częściowo także i z Afryki.

Przywóz nasion oleistych i tłuszczów w roku zeszłym pochłonął 33 miliony złotych. Nasiona oleiste przywożono głównie z Indii Brytyjskich i Holenderskich oraz z Malai, Brytyjskich i z Afryki. Należy przy tym nadmienić, iż ostatnimi laty dzięki zwiększeniu krajowej produkcji rzepaku i siemienia lnianego, przywóz z zagranicy surowców oleistych znacznie się zmniejszył.

Duże sumy pochłania przywóz z zagranicy surowców włókienniczych, w szczególności zaś bawełny, której w roku zeszłym przywieziono przeszło 90 milionów kilogramów na sumę 138 milionów złotych. Licząc przeciętnie na głowę mieszkańca, bawełny przypada nieco ponad 2 i pół kilograma, koszt zaś nabycia bawełny na jednego mieszkańca wynosi około 4 złotych. Najwięcej bawełny przywozimy ze Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej (ze stanów południowych) a poza tym duże ilości tego produktu przywozimy z Egiptu, z Brazylii, z Indii Brytyj-

skich, z Konga Belgijskiego (Afryka) oraz po trosze z innych krajów południowych.

Celem ograniczenia przywozu bawełny, od paru lat stosuje się w Polsce sztuczne bawełnizowanie włókna lnianego, nazywanego kotoniną, którą można zastępować w znacznej części bawełnę naturalną. Mimo to duże ilości bawełny musimy sprowadzać. Gdybyśmy posiadali kolonie w gorących krajach, moglibyśmy tam potrzebną nam bawełnę uprawiać.

Oprócz bawełny z krajów zamorskich sprowadzamy 14 milionów kilogramów juty, potrzebnej do wyrobu worków i opakowań. Za jutę płacimy powyżej 7 mil. zł. Od kilku lat wyroby z juty w znacznej części zastępujemy płótnem lnianym i konopnym, które jest o wiele trwalsze niż juta.

Kauczuku oraz opon i dętek gumowych do samochodów przywozimy rocznie około 10 milionów kilogramów płacąc za te rzeczy powyżej 20 mil. zł. Suma niezbyt duża, gdybyśmy jednak posiadali tyle samochodów, jak kraje zachodnie, przywóz kauczuku musiałby wzrosnąć może dziesięciokrotnie. Wówczas za ten surowiec musielibyśmy płacić wielkie sumy. Kauczuk przywozimy głównie z Malaji Brytyjskich oraz z Indii Holenderskich.

Żeby ograniczyć koszty przywozu kauczuku i uniezależnić się od zagranicy, w roku zeszłym zaczęto w Polsce wyrabiać sztuczny kauczuk ze spirytusu. Wpłynie to niewątpliwie na polepszenie zbytu ziemniaków do gorzelni, a zarazem umożliwi zatrudnienie pewnej liczby rąk roboczych.

Wełny owczej w przeliczeniu na wełnę niepraną, w roku zeszłym przywieźliśmy z zagranicy około 38 milionów kilogramów na sumę 109 milionów złotych. Ilość przywożonej wełny na jednego mieszkańca wynosi trochę ponad 1 kilogram przy koszcie nabycia tego surowca około 3 zł na osobę. Poza tym jakieś 5—6 mil. kg wełny owczej produkujemy w kraju. Razem licząc wymienione ilości wełny są dosyć skąpe. Gdyby wszyscy mieszkańcy kraju nosili porządne wełniane ubrania, to zapotrzebowanie wełny byłoby parokrotnie większe. W takim razie zaś przywóz wełny z zagranicy pochłaniałby zapewne powyżej 200 do 300 mil. zł. Wełnę owczą przywozimy głównie z Argentyny i z Australii, a częściowo także z Urugwaju i z Południowej Afryki. Podobnie jak bawełnę, wełnę przywozimy z krajów, które od nas nic prawie w zamian nie kupują i dlatego przywóz tych surowców dla nas jest niekorzystny. Od dłuższego też czasu czyni się starania w celu podniesienia u nas owczarstwa i zwiększenia produkcji wełny krajowej. Prace te dają już pewne wyniki.

Prócz tego przed rokiem zapoczątkowano w Polsce wyrób sztucznej wełny z sernika (kazeiny), którą z powodzeniem można zastępować wełnę naturalną. W ten sposób dzięki zwiększaniu krajowej produkcji wełny owczej oraz wytwarzaniu wełny sztucznej, ogranicza się stopniowo przywóz wełny zamorskiej.

Z kraju i ze świata

Wybór nowego Papieża. Na dzień 1 marca br. zostało zwołane Conclave dla wyboru nowego Papieża. Na ten dzień zjechało do Rzymu 62 kardynałów. Nazajutrz, a zatem już w pierwszym dniu wyborów, w trzecim głosowaniu został wybrany na Papieża kardynał Eugeniusz Pacelli, który przybrał imię Piusa XII. W dniu 12 marca odbyła się uroczystość koronacji Papieża, w której wzięli udział liczni przedstawiciele wszystkich państw i narodów chrześcijańskich. Wybór nowego Papieża został powitany z radością przez świat katolicki, gdyż kardynał Pacelli znany był od dawna ze swych niezwykłych wartości duchowych i umysłowych. Przy Piusie XI pełnił ostatnio odpowiedzialną funkcję sekretarza stanu i cieszył się całkowitym zaufaniem zmarłego Papieża. W pierwszym swym orędziu skierowanym do wiernych, Pius XII wzywa do pokoju — do pokoju sumień, spokojnych w umiłowaniu Boga, do pokoju rodzin zjednoczonych i zgodnych w świetle miłości chrześcijańskiej, do pokoju, panującego pomiędzy narodami, a osiągniętego dzięki bratniej, wzajemnej pomocy, przyjaznej współpracy i serdecznemu porozumieniu w imię wyższych interesów wielkiej rodziny ludzkiej pod okiem i opieką boskiej Opatrzności.

Koniec Czechosłowacji. Wysunięta na widownię polityczną przed pół rokiem sprawa czechosłowacka uległa tragicznemu rozwiązaniu, zamykając krótkie dzieje wolnej republiki. W dniu 14 marca Słowacja ogłosiła swą niepodległość, a jednocześnie wojska węgierskie wkroczyły na Ruś Podkarpacką, zajmując ją wśród entuzjazmu miejscowej ludności, która zawsze ciążyła ku Węgrom.

Serdeczne było powitanie oddziałów węgierskich przez wojsko i ludność polską w chwili, gdy oddziały te przybyły na granicę polską, która odtąd łączyć będzie dwa bratnie narody: Polskę i Węgry. Chwila ta odbiła się radosnym echem w obydwóch krajach.

Tymczasem dalsze wypadki w Czechach potoczyły się z błyskawiczną szybkością, bo już 15 marca został podpisany układ, na mocy którego Czechosłowacja przestała istnieć, jako państwo samodzielne i niepodległe, a weszła w skład Rzeszy Niemieckiej, uzyskując jedynie pewną autonomię narodową. Tegoż jeszcze dnia wojska niemieckie zaczęły zajmować terytoria czeskie, a Hitler wjeżdżał triumfalnie do Pragi.

W kilka dni później i Słowacja zwróciła się do Niemców, prosząc ich o opiekę i protektorat. Takie rozwiązanie sprawy czechosłowackiej wywołało wielkie poruszenie w całym świecie. Stany Zjednoczone, W. Brytania i Francja zaprotestowały, odwołując jednocześnie z Berli-

na swych przedstawicieli. Hitler jednak nie przyjął do wiadomości tych protestów, przystępując do jak najszybszego wcielenia bogatego kraju czeskiego, który poważnie zasili gospodarkę Niemiec.

Z Sejmu i Senatu. W dniu 27 lutego odbyło się plenarne posiedzenie Sejmu, na którym przyjęto w trzecim czytaniu ustawę skarbową z preliminarzem budżetowym na rok 1939-40. W dniu 17 marca preliminarz ten został zatwierdzony przez Senat. Jednocześnie parlament obradował nad wniesionymi przez Rząd ustawami inwestycyjnymi. Podczas obrad zabierał głos wicepremier Kwiatkowski, uzasadniając wytyczne planu i podkreślając jego znaczenie dla rozwoju gospodarczego Polski.

Polsko - sowiecka umowa handlowa. Między Polską a Z.S.S.R. została zawarta umowa handlowa, która jest pierwszą ogólną umową gospodarczą polsko sowiecką, opartą na klauzuli największego uprzywilejowania. Zawiera ona szereg zasadniczych postanowień, dotyczących obrotu towarowego oraz spraw przewozów morskich. Dodatkowe porozumienie o obrocie towarowym przewiduje znaczne rozszerzenie wymiany handlowej między Polską a Sowietami, przy czym głównymi artykułami po stronie przywozu z Z.S.S.R. do Polski będą m. in.: bawełna, futra, tytoń, apatyty, ruda manganowa, azbest, grafit; natomiast Polska wywozić będzie do Rosji przede wszystkim węgiel, wyroby żelazne, cynk i blachę cynkową, wyroby włókiennicze, maszyny włókiennicze i skóry wyprawiane.

M/S „CHROBRY“. W dniu 24 lutego w stoczni duńskiej w Nakskov został spuszczony na wodę nowy transatlantyk polski, m/s „Chrobry“. Statek ten ma 11.000 t. r. b. pojemności. Nowy statek jest cennym nabytkiem dla naszej floty handlowej, gdyż nie tylko zwiększa poważnie jej tonaż, ale pozwala usprawnić obsługę. M/s „Chrobry“ będzie kursować na linii południowo-amerykańskiej, na której wraz z bliźniaczym statkiem m/s „Sobieski“ zastąpi wysłużone już statki s/s „Kościuszko“ i s/s „Pułaski“.

Rozrywki umysłowe

4. SZARADA
„Dar Pomorza“

Statek wypływa wolno raz pełne **pięć-trzecie** —
żegna go gwarem Gdynia, wiatr w żagle uderza,
a w sercu coś tak dławi boleśnie i gniecie,
gdy znika w dali kontur polskiego wybrzeża.
Oczy chcą przejrzeć przestrzeń, lecz mgła je zasłania
serce chciałoby płakać, lecz wicher tak smutnie
echo dalekich wypraw **raz** linach wydzwania,
jakby grały anielskie, najdźwięczniejsze lutnie.
Rozkaz **raz-dwa** kierunek: Na obce **pięć-szóste!**
Cztery hart i potęgę! Niech polska bandera
upoi się przestrzenią i mórz słonym chlustem,
gdy będzie wszystkie burze zwycięsko odpierać.
Hen z dali tylko radio niesie z Polski echo —
z **Czwór-pięć-szóstego** borów tucholskich poszumy,
z Podola cichą piosnkę, co błądzi pod strzechą
i w jesienne wieczory wiedzie w kraj zadumy.
Zwycięsko się **wspakczwór-trzy** burzom, huraganom
raz wodach mórz dalekich. Nie **dwa** się pokonać.
Na szlaku wszystkie smutki i troski zostaną,
gdy serce znów się znajdzie w swych rodzinnych stronach.

„Tońko“ (Zakopane)

Za rozwiązanie szarady Redakcja „Polski na Morzu“ przeznacza **5 wartościowych nagród książkowych.** Termin nadsyłania rozwiązań upływa **28 kwietnia 1939 r.** Rozwiązania nadsyłać należy pod adresem Redakcji „Polski na Morzu“ z dopiskiem **„Rozrywki umysłowe“.**

Jako 5-ty nagrodę za rozwiązanie zadań z nr. 1/39 otrzymuje: **wchm. pchor. Sawicki Ambroży** — Grudziądz — Szk. Podch. Kawalerii.

2. REBUS
Lotniskowiec

Rebus bezbłędnie rozwiązało 175 osób (na 222 nadesłane rozwiązania).

W rezultacie nagrody książkowe otrzymują:

1. **Szadkowski Mieczysław — Łódź,** ul. Radwańska 54 m. 38.
2. **Polok Karol** — Zaolzie, **Sucha Średnia** — Nr 334.
3. **Daszkiewiczowa Czesława — Rembertów,** Al. Zwycięstwa 21 m. 2.
4. **Kpr. Komosa Stefan — Poznań,** 3 pułk lotniczy.
5. **Kucińska Genowefa — Ciechanów** — ul. Sienkiewicza 2.

Nagrody niebawem wysyłamy przez pocztę; prosimy o potwierdzenie odbioru.

ODPOWIEDZI

1) Rozwiązania szarad należy podawać w ostatecznym brzmieniu bez przepisywania całej treści szarady.

2) W sprawach nie dotyczących Działu prosimy zwracać się bezpośrednio do Administracji „Polski na Morzu“, wyraźnie adresując listy.

3) Na liczne zapytania Sympatyków i Czytelników komunikujemy, że jedynym organem szaradzistów w Polsce jest **miesięcznik „ROZRYWKA“.** Adres redakcji: **Warszawa, Żulińskiego 7 m. 10.** Cena numeru 50 gr.

PRENUMERATA ROCZNA 2 ZŁOTE
Adres redakcji i administracji: Warszawa, Widok 10; telefony: red. 5-22-04, admin. 6-99-66.
WYDAWCA: Liga Morska i Kolonialna **REDAKTOR: Stanisław Szymborski**
Druk. Zakł. Graf. „Dom Prasy“ S. A., Warszawa, Marszałkowska 3